

YÖNETMELİK

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığından:

**ULAŞIMDA ENERJİ VERİMLİLİĞİNİN ARTIRILMASINA İLİŞKİN
USUL VE ESASLAR HAKKINDA YÖNETMELİK
BİRİNCİ BÖLÜM**

Amaç, Kapsam, Dayanak ve Tanımlar

Amaç ve kapsam

MADDE 1 – (1) Bu Yönetmelik ulaşımda enerji verimliliğinin artırılması amacıyla; motorlu araçların birim yakıt tüketimlerinin düşürülmesine, araçlarda verimlilik standartlarının yükseltilmesine, çevreci alternatif yakıt kullanımının teşvik edilmesine, hava kirleticileri ve sera gazı emisyonlarının azaltılmasına, toplu taşımacılığın yaygınlaştırılmasına, akıllı ulaşım sistemlerinin etkin uygulanmasına, sürdürülebilir şekilde ulaşım altyapılarının iyileştirilmesine ve kentsel ulaşım planlarının hazırlanmasına ilişkin usul ve esasları kapsar.

Dayanak

MADDE 2 – (1) Bu Yönetmelik, 18/4/2007 tarihli ve 5627 sayılı Enerji Verimliliği Kanununun 7 nci maddesinin birinci fıkrasının (f) bendi ile 10/7/2018 tarihli ve 30474 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan 1 sayılı Cumhurbaşkanlığı Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesinin 486 ncı maddesinin birinci fıkrasının (b) bendi hükümlerine dayanılarak hazırlanmıştır.

Tanımlar

MADDE 3 – (1) Bu Yönetmelikte geçen;

a) Alternatif yakıtlı araç: 28/6/2009 tarihli ve 27272 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Motorlu Araçlar ve Römorkları Tip Onayı Yönetmeliği (2007/46/AT)’ne göre onaylanmış, motor gücünü kısmen veya tamamen alternatif yakıtlardan sağlayan motorlu aracı,

b) Alternatif yakıtlar: Ulaşımda petrol yakıtları yerine kısmen veya tamamen kullanılabilen, ulaşım sektörünün çevresel performansını artıran, emisyon azaltan veya azaltma potansiyeli olan;

1) Araç üstü mekanik enerji kaynağı veya deposunu (atık ısı dâhil),

2) Biyoyakıt,

3) Doğalgaz, CNG/LNG,

4) Elektrik,

5) Hidrojen,

6) Güneş enerjisi,

7) LPG,

yakıtları veya güç kaynaklarını,

c) Akıllı ulaşım sistemi (AUS): Bilgi ve iletişim teknolojilerinin ulaşım sektörünün bütün ulaşım türlerinde uygulanmasını,

ç) AUS mimarisi: Akıllı ulaşım sistemlerinin planlanması, tanımlanması, entegrasyonu ve uygulaması için ortak bir çatı oluşturulmasını,

d) Araç: Raylı taşıt araçları, T kategorisi tarım ve orman traktörleri, L kategorisi iki, üç veya dört tekerlekli motosikletler ve motorlu bisikletler (moped) ile bütün müteharrik makineler hariç; M ve N kategorisi en az dört tekerleği bulunan, azami tasarım hızı 25 km/saati aşan ve karayollarında kullanılmak için tasarlanmış motorlu taşıtı,

e) Bakanlık: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığını,

f) Blok tren: Trenin, ilk teşkil edildiği istasyondan, gideceği son varış istasyonuna kadar, lokomotif ve vagonları değiştirilmeden, manevraya tabi tutulmadan kesintisiz bir şekilde giden treni,

g) Düşük emisyon alanı: Motor teknolojileri ve yakıt kullanım durumuna göre ulusal ve uluslararası standartlarla uyumlu emisyon sınıfına göre sınıflandırılmış araçların trafik yoğunluğuna bağlı olarak girişinin sınırlandırıldığı, yasaklandığı veya ücretlendirildiği alanlar veya yolları,

ğ) Ekonomik sürüş: Yakıt tüketimini minimize edecek şekilde tasarrufa yönelik sürüş tekniklerini,

h) Elektronik yol yönlendirme sistemi: Sürücülerini en elverişli yola yönlendirerek, yolculuk süresinin, yakıt tüketiminin, hava kirliliğinin ve gürültünün azaltılmasını, insan psikolojisinin desteklenmesini ve araç güvenliğinin sağlanmasını amaçlayan yönlendirme sistemini,

ı) Emisyon sınıfı: Motor teknolojileri ve yakıt kullanım durumuna göre ulusal ve uluslararası standartlarla uyumlu Ek-1’de yer alan sınıflandırmayı,

i) Hareketlilik yönetimi: Her türlü taşıt ve yaya hareketinin; trafik akışı, güvenlik, enerji verimliliği ve çevre açısından bütüncül bir anlayışla yönetilmesini,

j) Kentsel Ulaşım Ana Planı: Şehrin mekânsal, sosyal ve ekonomik özelliklerine göre ulaşım ihtiyaç ve talepleri ile sürdürülebilir gelişmeyi dikkate alarak; şehir ve yakın çevresinin ulaşım sistemini, ulaşım ağını, standart

ve kapasiteleri ile ulaşımın türlere dağılımını, kara, deniz ve hava ulaşımı ve bu ulaşım türlerinin birbirleriyle entegrasyonu, bu türlere ait transfer noktalarını, depolama ve aktarma merkezlerini, ticari yük koridorlarını ve toplu taşıma güzergâhları ile gerektiğinde otopark, bisiklet ve yaya yolları, erişilebilirlik ve trafik konularında gereken ayrıntıları belirleyen, toplu taşımaya ağırlık veren ve öncelikli kılan, kısa ve uzun dönemde ulaşım türlerine ait sorunlara çözüm önerilerini ortaya koyan, gerektiğinde şehrin üst ve alt kademe planları ile eşgüdümlü olarak hazırlanabilen, plan paftası ve raporuyla bir bütün olan planı,

k) KGM: Karayolları Genel Müdürlüğünü,

l) Kombine taşımacılık: Taşımacılığın büyük kısmının demiryolu, iç su yolu veya deniz yolu ile yapıldığı, taşımının başlangıç veya son etabının mümkün olan en kısa mesafeyle kara yoluyla yapılan taşımacılığı,

m) Mekânsal plan: 3/5/1985 tarihli ve 3194 sayılı İmar Kanunu uyarınca hazırlanan, kapsadıkları alan ve amaçları açısından üst kademedan alt kademeye doğru sırasıyla; mekânsal strateji planı, çevre düzeni planı ve imar planını,

n) Modlararası taşımacılık sistemi: Aynı yükleme ünitesindeki veya karayolu taşımadaki ürünlerin, elleçlenmeden birden fazla taşımacılık türü kullanılarak hareket ettirildiği sistemi,

o) M1 kategorisi araç: Öncelikli olarak yolcuların ve eşyalarının taşınması amacıyla tasarlanmış ve imal edilmiş, sürücü oturma yeri dâhil en fazla dokuz oturma yeri olan aracı,

ö) Rejeneratif (Geri Kazanımlı) enerji: Elektrik motoruna sahip bir aracın frenlemesi sırasında ortaya çıkan ve aynı ya da başka bir araç tarafından hemen kullanılabilen ya da ihtiyaç duyulduğunda kullanılacak şekilde depolanabilen geri kazanılmış enerjisi,

p) Seyahat talep yönetimi: Yolcuların veya yüklerin seyahat taleplerini mevcut ulaşım alt yapı veya sistemini daha etkin ve verimli kullanabilecek şekilde düzenlemeyi, birim zamanda başlangıç noktasından varış noktasına yüksek kapasiteli, ekonomik ve hızlı taşıma türleri ve yüksek doluluk oranları ile seyahat etmesini sağlayacak şekilde yönetmeyi,

r) Sinyalizasyon sistemleri: Trafik akımı içerisindeki sürücü, taşıt, yaya ve bisikletli hareketlerini düzenleyen ışıklı ve sesli sistemleri,

s) Tam yük: Lokomotifin çıkış ve varış istasyonu arasında çekebileceği en fazla yükü,

ş) Toplu taşıma sistemi: Ulaşımın çok sayıda yolcu taşımaya elverişli taşıma araçlarıyla karşılanması sağlayan ulaşım sistemini,

t) Trafik yönetimi: Mühendislik, eğitim, yasal gereklilik, çevre ve enerji faktörlerinin bir arada ele alındığı sürdürülebilirliği ve enerji verimliliğini ön planda tutan ulaşım önlemlerini içeren yönetimi,

u) Türkiye Lojistik Master Planı: Ülkenin lojistik ihtiyaçlarını kısa, orta ve uzun vadede planlayan temel planı,

ü) UKOME: Ulaşım Koordinasyon Merkezini,

v) Ulusal Ulaştırma Ana Planı: Metodolojik bir süreç izleyen ve matematiksel yöntemler ile talep tahmin modellerinin kurulmasını amaçlayan, 15 yıllık dönem içinde kısa, orta ve uzun vadeli hedefler doğrultusunda tüm ulaştırma yatırımlarının belirlendiği kapsamlı planı,

y) Yeşil dalga sistemi: Sinyalize kavşaklar arasında belirlenmiş bir hızla gidilmesi halinde kırmızı ışığa takılmadan seyahat etme imkânı veren sistemi,

z) Yeşil havalimanı/Yeşil Liman: Yaşanan veya yaşanması muhtemel çevre kaynaklı olumsuzlukları giderecek ve mümkün ise ortadan kaldıracak, çevreye daha duyarlı tesisleri, ifade eder.

İKİNCİ BÖLÜM

Uygulamalar

Tedbir

MADDE 4 – (1) Bakanlık, ilgili Bakanlıklar ve Belediyelerce; yatay ve düşey trafik işaretlemeleri, elektronik yol yönlendirme ve denetleme sistemleri, seyahat talep yönetimi, trafiğin kontrol ve yönetimi, trafik bilgilendirme ve trafik sinyalizasyon sistemleri, ulaşım altyapılarının iyileştirilmesi ve planlanması, modlararası taşımacılık, toplu taşıma, yük taşımacılığı, akaryakıt tüketiminin izlenmesi ve çevre dostu araçların kullanılması hususlarında işbirliği sağlanarak ortak tedbirler alınır.

(2) Bakanlık ve ilgili Bakanlıklar arası işbirliği sağlanarak, yakıt tüketimi açısından ekonomik ömrünü tamamlamış, çevre, trafik ve seyir güvenliği için risk oluşturan araçların trafikten çekilmesi, araç filosunun enerji verimliliği yüksek ve egzoz gazı emisyon değeri düşük olan yeni teknoloji araçlarla yenilenmesine yönelik teşvik edici gerekli düzenleyici önlemler alınır.

(3) Bakanlıkça, yük trenlerinin blok tren uygulaması ile çalıştırılması, raylı ulaşımında sinyalli işletmecilik ve coğrafi koşullar el verdiği ölçüde elektrikli tren uygulamasının yaygınlaştırılmasına önem verilir.

(4) Belediyelerce, kent merkezlerinde özel ve ticari araçların kullanımının azaltılmasına, toplu taşımacılığın ise etkin ve verimli bir şekilde kullanımının artırılmasına yönelik tedbirler alınır.

(5) Bakanlık ve Belediyelerce, yakıt tüketimini artıran ve sürüş güvenliğini tehlikeye atan altyapı eksikliklerin giderilmesi ve denetlenmesi için gerekli tedbirler alınır.

(6) Alternatif yakıtlı araç ve raylı sistem teknolojilerine ilişkin Ar-Ge programlarının geliştirilmesine önem verilir.

(7) Kamu kurum ve kuruluşları ile şirketlerce, gerektiğinde yerel yönetimlerle de işbirliği yapılarak, çalışanların toplu taşımacılığı kullanmalarına yönelik teşvik edici önlemlerin veya tedbirlerin alınması sağlanır.

(8) Kent genelinde yoğun trafik sıkışıklığının yaşandığı saatlerde, trafiği rahatlatmak, enerji ve zaman tasarrufu sağlamak amacıyla kentteki kurum ve kuruluşların uygun görüşleri alınmak şartıyla, işe başlama ve bitiş saatleri planlanabilir. Esnek çalışma ve uzaktan çalışma olanakları değerlendirilir.

Ulaşım altyapı yatırımlarının iyileştirilmesi

MADDE 5 – (1) Bakanlıkça, ulusal ve uluslararası koridorlardaki yük ve yolcu hareketlilik yönetiminin sağlanması, trafik güvenliğinin artırılması, enerjinin verimli kullanımı ve yakıt tüketiminin düşürülmesi için gerekli olan ulaşım ana yolları, lojistik merkezler, bölünmüş yollar, köprüler, tüneller, tüp geçişler, yüksek hızlı tren ve demiryolu ağları, limanlar, sanayi bölgeleri ve lojistik merkezlere bağlantı yolları ile modlar arasında entegrasyonu sağlayıcı kısa, orta ve uzun vadeli planlar ile yatırımların yapılması ve denetlenmesi sağlanır.

(2) Bakanlıkça yapılacak altyapı yatırımlarının Ulusal Ulaşım Ana Planı ve Türkiye Lojistik Master Planı ile uygunluğu esas alınır.

(3) Bakanlıkça; ulaşım altyapı projelerinin ve yatırımlarının yakıt tüketiminin düşürülmesine ve emisyon azaltımına yönelik katkısını ortaya koymak amacıyla, veri toplama, hesaplama, modelleme ve raporlama uygulamaları geliştirilir veya geliştirilmesi sağlanır.

(4) Havaalanı, liman, terminal ve raylı sistem istasyonlarında; aydınlatma, ısıtma ve soğutma sistemlerinde çevreci alternatif enerji kaynaklarının kullanımına öncelik verilir.

(5) Deniz ve hava araçlarının limanlarda kaldığı sürelerde gerekli enerji ihtiyaçlarını sağlayacak elektrik bağlantısı altyapı yatırımlarının yapılması teşvik edilir. Yeşil Liman ve Yeşil Havaalanı uygulamaları yaygınlaştırılır.

Kentsel ulaşım planlaması

MADDE 6 – (1) Büyükşehir belediyeleri ve büyükşehir belediyesi sınırları dışındaki belediyelerden nüfusu yüz binin üzerinde olanlar, Bakanlık tarafından hazırlanan Ulusal Ulaştırma Ana Planına uygun olarak Kentsel Ulaşım Ana Planı hazırlarlar. Bu planlar, 15 yıllık süreler için yapılır ve her beş yılda bir şehrin kalkınma planları, orta vadeli planlar ve mekânsal planlarla paralellik sağlayacak şekilde gözden geçirilerek yenilenir. Yenilenen plan kararları mekânsal planlarda yapılacak revizyon ve ilavelere yansıtılır.

a) Bakanlığın koordinasyonunda ve ilgili kamu kurum ve kuruluşlarının eşgüdümünde ve sürdürülebilir kentsel ulaşım yaklaşımı çerçevesinde; şehir içi ve şehirler arası ulaşım planlaması, enerjinin verimli kullanımı ile çevreci ve entegre ulaşım modları, hareketlilik yönetimi, akıllı ulaşım sistemleri ve ulaşımın diğer tüm unsurlarını kapsayan Ulaşım Ana Planlarının Hazırlanmasına İlişkin El Kitabı/Rehber hazırlanır.

b) Kentsel ulaşım ana planları, Bakanlık tarafından hazırlanan Ulaşım Ana Planlarının Hazırlanmasına İlişkin El Kitabı/Rehber esas alınarak hazırlanır.

c) Ulaşım ana planı olmayan kentlerde belediyelerce hazırlanacak planlar, Bakanlığın görüşü alındıktan sonra büyükşehirlerde UKOME Genel Kurulu ve diğer belediyelerde belediye meclisi kararı ile onaylanır ve onaylı bir nüshası bilgi için Bakanlığa sunulur.

(2) Kentsel ulaşım planları, stratejik düzeydeki sürdürülebilir ulaşım politikaları, şehrin mekânsal plan kararları, ulusal ve yerel temiz hava eylem planları ile uyumlu ve eşgüdümlü şekilde kısa, orta ve uzun vadeli olarak planlanır.

(3) Yeni yerleşim alanlarının yer seçimi ve yerleşim alanların birbiri ile olan ulaşımını sağlayan üst ölçekli planlar, ilgili belediyeler tarafından yapılarak ulaşım planına dâhil edilir.

(4) Ulaşım hat planlarında, trafik akışına ve kent içinde tüketilen yakıt miktarının en aza indirilmesi kriterleri esas alınır.

(5) Ulaşım planlarında, çevre otoyolları ve raylı sistem çalışmalarına öncelik verilir. Toplu taşımayı teşvik etmek amacıyla yolcu talebinin yeterli olduğu koridorlarda raylı sistemin payı artırılır.

(6) Lojistik planlamada, kentin konumu ve ihtiyaçlarına uygun olarak, şehrin dışında ve ana ulaşım koridorlarına yakın bölgelerde Türkiye Lojistik Master Planına uyumlu olarak lojistik merkezlerin ve terminallerin oluşturulmasına önem verilir.

(7) Sahil kentlerinde iskele, rıhtım ve liman kapasiteleri artırılır ve etkin kullanımına ilişkin yatırımlar planlanır. Yük ve yolcu talebinin yeterli olduğu hatlarda kullanılan filo yenilenerek deniz ve iç su yolu taşımacılığının payları artırılır.

(8) Ulaşım planlarında, enerji verimliliğinin artırılması ve yakıt tüketiminin düşürülmesi için sistemselsel bir bütünlük halinde tüm ulaşım modları için trafiğin güvenli ve akıcı olmasına yönelik iyileştirici planlama çalışmaları yapılır.

(9) Belediyelerce, ulaşım planlarında, topoğrafik yapısı uygun güzergâhlara bisiklet kullanımını özendirici şekilde kiralık bisiklet aboneliği, özel yol ve park düzenlemeleri yapılır.

(10) Belediyeler, elektrik piyasasına ilişkin ilgili mevzuat hükümlerine uygun olmak kaydıyla, ulaşımında

alternatif enerji sistemlerini teşvik etmek için elektrikli araçların otopark, cadde ve sokaklar üzerinde şarj edilebilmesini sağlayacak altyapı planları oluşturur ve bu altyapının oluşturulmasını temin eder.

Kent merkezlerinde araç kullanımını azaltıcı uygulamalar

MADDE 7 – (1) Büyükşehir belediyeleri ve büyükşehir belediyesi sınırları dışındaki belediyelerden nüfusu yüz binin üzerinde olan belediyelerce kent içi toplu taşımaya yönelik aşağıdaki uygulamalar yapılır:

a) Yerleşim planlamasında ve kentsel dönüşüm projelerinde motorlu taşıtların şehir girişlerinde veya belirlenen merkezlerde park edilebilmesi için otopark kurulması sağlanır. Bu otoparklara park eden sürücülerin otoparktan şehir merkezine gidiş ve dönüş güzergâhlarında hizmet veren toplu taşıma araçları kullanmalarını teşvik edici yöntemler geliştirilir.

b) Kent girişlerine yapılacak parkların ücretsiz veya saat sınırlaması olmayan sabit ve düşük park ücretiyle işletilmesi sağlanır.

c) Kent girişlerinde ulaşım planlarına uyumlu olarak cep terminal uygulamaları geliştirilir.

ç) Kent merkezlerinde yoğun yaya trafiğinin bulunduğu meydanlar, alışveriş alanları, tarihi ve turistik yerler, gerekli görüldüğünde araç trafiğine kapalı ya da kısıtlı alan ilan edilebilir.

d) Kent girişlerinden önce transit taşıtlar için çevre yolları oluşturulur ve çevre yollarının kentin ana ulaşım koridorları ile bağlantılı olması sağlanır.

e) Kent merkezlerinde, cadde ve sokaklara araçların park edilmesini önleyici tedbirler ile otoparkların kısa süreli kullanımını teşvik edecek uygulamalar geliştirilir.

f) Yük taşımacılığı yapan ticari araçların belirlenen hatlara veya belirli saatlerde şehir merkezlerine girişine izin verilmez.

g) Kent içi ulaşım yollarında araçların hızlarının ayarlanmasına yönelik önlemler alınır.

ğ) Kent merkezlerinde ve semt ölçeğinde, imkânlar elverdiği ölçüde yaya ve bisiklet yollarının oluşturulmasına öncelik verilir. Yaya olarak veya bisikletle seyahati çekici kılabilecek bisiklet park alanları, akıllı bisiklet istasyonlarının inşa edilmesi için planlamalar ve uygulamalar geliştirilir.

h) Yolcu ve yük aktarımının yoğun olduğu havaalanı, otogar, liman, şehirlerarası demiryolu yolcu aktarma noktaları ile kent merkezleri arasında raylı sistem ağının kurulması, etkin ve hızlı toplu taşıma sisteminin oluşturulması sağlanır.

ı) Büyükşehir belediyelerince, yolcu taşımacılığı yapan araçlarda bekleme süresindeki enerji kayıplarını azaltabilmek için elektronik ücret toplama, toplu taşıma durak, istasyon ve iskelelerinde giriş kapılarını artırma gibi hızlı indirme-bindirmeyi sağlayacak uygulamalar yapılır.

i) Özellikle nüfusun yoğun olduğu, trafik sıkışıklığının ve hava kirliliğinin olduğu bölgelerde kent içi ulaşım ağının bütününde yaya ve araç trafiğinin güvenli, akıcı ve etkin yönetilmesine yönelik önlemler alınır. Akıllı ulaşım sistemleri ile hareketlilik yönetimi desteklenir.

j) Yolcuların görüş, öneri, şikâyet ve taleplerinin alınacağı çağrı merkezi kurularak yolcu taleplerinin değerlendirilmesi ve uygulanması hususunda çalışmalar yapılır.

k) Ortak araç kullanımı (araç havuzu, park-et-devam-et ve benzeri), yenilikçi uygulamaların yaygınlaştırılması, hızlı (tahsisli) hat ve alternatif ulaşımın teşvik edilmesi sağlanır.

(2) Belediyelerce Çevre ve Şehircilik Bakanlığının uygun görüşünü almak kaydıyla, kent merkezlerinde ve semt ölçeğinde yoğun trafik ve hava kirliliğinin yaşandığı alanlar düşük emisyon alanı ilan edilebilir. Düşük emisyon alanının belirlenmesi ve ilan edilmesine ilişkin Belediyelerce aşağıdaki hususlar dikkate alınır:

a) Düşük emisyon alanı, Belediyeler tarafından 9/8/1983 tarihli ve 2872 sayılı Çevre Kanunu, 3/7/2005 tarihli ve 5393 sayılı Belediye Kanunu ile 10/7/2004 tarihli ve 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu hükümleri doğrultusunda ilan edilir.

b) Düşük emisyon alanı, günlük geçen araç sayısı ve hava kalitesi haritaları esas alınarak uygulanır. Düşük emisyon alanı planları ulaşım ile ilgili tüm planlamalara uyumlu olacak şekilde düzenlenir.

c) Alana girişi sınırlandırılacak olan araçlar için alternatif ulaşım imkânları ve yolları planlanır.

ç) Düşük emisyon alanına giriş yapan araçların tespitinde ve tanımlanmasında, trafik akışını etkilemeyen elektronik araç tanımlama sistemleri tercih edilir.

d) Sınırlandırma ve ücretlendirme araç emisyon sınıfına, girilen yola, trafik yoğunluğuna, bölge ve zaman dilimine göre orantılı ücretlendirilir. Emisyon sınıfları Ek-1'de yer almaktadır.

e) Düşük emisyon alanı uygulamasında ihlallere yönelik olarak 2872 sayılı Kanun hükümleri doğrultusunda işlem uygulanır.

f) 18/7/1997 tarihli ve 23053 mükerrer sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Karayolları Trafik Yönetmeliğinde tanımlanan özel amaçlı araçlar, kamu düzeninin sağlanmasından sorumlu birimlerde kullanılan araçlar ve sıfır emisyonlu araçlar düşük emisyon alanı uygulamalarından muaftır.

g) İlan edilen düşük emisyon alanlarına ilişkin uygulamaya yönelik hususlar Kamuoyunun bilgisine sunulur.

Taksi uygulamaları

MADDE 8 – (1) Belediyeler, taksilerin trafikte boş dolaşmalarını, durak dışında beklemelerini engelleyecek,

taksi yönetim veya çağrı merkezi, telefonlu, telsizli durak ve merkezi alanlarda taksi cepleri gibi uygulamaları planlar ve yaygınlaştırır. Bunun için şehir trafiğine uygun bir şekilde, taksilerin bekletileceği alanları tespit eder.

Otoparkların oluşturulması

MADDE 9 – (1) Büyükşehir belediyeleri ve büyükşehir belediyesi sınırları dışındaki belediyelerden nüfusu yüz binin üzerinde olan belediyelerce, kentin ihtiyaçlarına, ulaşım ve mekânsal planlarına uygun olarak Otopark Ana Planı hazırlanır.

(2) Belediyelerce kent trafiğine uygun bir şekilde, otopark olabilecek alanlar tespit edilir, bu alanların verimlilik ilkesi çerçevesinde otopark olarak işletilmesi sağlanır.

(3) Kent girişlerinde yapılacak otopark giriş yönlendirme sistemleriyle, uygun kapasiteli otoparklara hızlı yönlendirme sağlanır. Park-et-devam-et uygulamalarını teşvik etmek amacıyla Belediyelerce oluşturulmuş otoparkların ücretlendirilmesi düşük tutulur veya ücretsiz güvenli şekilde işletilmesi sağlanır.

(4) Yerleşim planlamasında ve kentsel dönüşüm projelerinde, toplu taşıma ana duraklarında otopark alanları planlanmasına özen gösterilir. Otopark alanlarının planlanmasında şehrin gelişim potansiyeli ve ileriye dönük ihtiyaçları göz önünde bulundurulur.

(5) 3194 sayılı Kanununun 37 nci maddesinde yer alan bina altında yapılması zorunlu olan otoparkların denetimi belediyelerce yapılır. Projede otopark için tahsis edilen alanın sadece bu amaçla kullanımı için önlem alınır. Anayollar üzerinde park cepleri ile çok kısa süreli park saati uygulamalı park imkânı tanınır.

(6) Otoparklarda, elektrik piyasasına ilişkin ilgili mevzuat hükümlerine uygun olmak kaydıyla, elektrikli araç şarj istasyonları kurulur, ücretsiz veya uygun fiyatla araçların şarj edilebilmesini sağlayacak hizmetler sunulur.

(7) Bisikletli ulaşımı desteklemek amacıyla kamusal kullanıma açık otoparklarda bisikletlerin de güvenli bir şekilde bırakılabileceği alanlar oluşturulur.

(8) Kamu kurum ve kuruluşları tarafından personel ve servis araçları için otopark alanları oluşturulur. İmkân ve kabiliyetlerin kısıtlı olduğu durumlarda, konum olarak en yakın kamu kurum ve kuruluşundan başlamak üzere, müşterek otopark tahsis edilmesine ilişkin gerekli tedbirler alınır.

Tüketicinin bilgilendirilmesi

MADDE 10 – (1) Sanayi ve Teknoloji Bakanlığınca; tüketicilerin bilinçli seçim yapabilmesine imkân vermek için, piyasada satışa veya kiraya sunulan yeni binek otomobillerinin CO₂ emisyonu ve yakıt ekonomisi konusunda tüketicilerin bilgi edinmesi sağlanır.

(2) M1 kategorisi yeni binek otomobillerin yakıt ekonomisi ve CO₂ emisyon değerlerini gösteren etiket, kılavuz, poster/gösterim, promosyon literatürü ve materyallerin düzenlenmesinde, 28/12/2003 tarihli ve 25330 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Yeni Binek Otomobillerin Yakıt Ekonomisi ve CO₂ Emisyonu Konusunda Tüketicilerin Bilgilendirilmesine İlişkin Yönetmelikte belirtilen hususlar esas alınır.

(3) Bakanlık, ilgili kurum/kuruluşlar ve Belediyeler hava kirliliğinin azaltılması, enerji verimliliğinin artırılması, yaşanabilir ve sürdürülebilir kentler için toplu taşımanın öneminin yaygınlaştırılması ve farkındalığın artırılması konularında etkinlikler düzenler.

Sürücülerin bilgilendirilmesi ve eğitimi

MADDE 11 – (1) Sürücü belgesi verilen kurslarda ekonomik sürüş tekniği ve çevre kirliliği konularına yer verilir.

(2) Şehirlerarası yük ve yolcu taşımacılığı yapan sürücülerin mesleki eğitim programlarında çevre ve ekonomik sürüş teknikleri ile ilgili konulara yer verilir.

(3) Belediyelerde toplu taşıma araçlarını kullanan sürücülere, işe başladıklarında ve her üç yılda bir olmak üzere, çevre ve ekonomik sürüş teknikleri ile ilgili eğitim verilmesi sağlanır ve sürücüler sertifikalandırılır.

Yük taşımacılığı

MADDE 12 – (1) Karayolunda taşıma faaliyetinde bulunacak ticari araçlar 8/1/2018 tarihli ve 30295 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Karayolu Taşıma Yönetmeliği hükümlerine tabidir. Bu kapsamdaki araçların ekonomik, seri, elverişli, güvenli, çevreye kötü etkisi en aza indirilecek, toplum ve çevre sağlığını olumsuz yönde etkilemeyecek şekilde faaliyetlerini sürdürmeleri sağlanır.

(2) Yük taşımacılığında, enerji tüketimini asgari seviyeye düşürmek için alternatif yakıtlı araçlara öncelik verilir. Rejeneratif enerji geri kazanım sisteminin araçlarda ve raylı sistemlerde kullanımına destek verilir.

(3) Yük taşımacılığında trenlerin tam yüklü olarak blok tren şeklinde çalıştırılmasına öncelik verilir.

(4) Yük taşımacılığında, diğer taşımacılık türleriyle de entegrasyonu sağlanacak şekilde, deniz ve demiryolu taşımacılığı paylarının artırılmasına öncelik verilir. Kabotaj taşımacılığı teşvik edilir.

(5) Mevcut demiryolu hatlarında, kapasiteyi arttırmak, işletme maliyetini düşürmek, karbon salımını azaltmak, güvenli taşımacılığı sağlamak, ulaşımında elektrik enerjisini kullanarak dışa bağımlılığı azaltmak ve zaman tasarrufu sağlamak amacıyla sinyalizasyon ve elektrifikasyon sistemlerinin kurulması sağlanır ve teşvik edilir.

(6) Yük aktarımının yüksek olduğu merkezlerden yüklerin şehir merkezlerine ulaştırılmasında mesai saatleri dışında toplu taşıma ve raylı sistemlerden faydalanılmasına yönelik planlamalar ve teşvik edici uygulamalar geliştirilir.

Toplu taşıma

MADDE 13 – (1) Belediyelerce, toplu taşıma araçlarının kullanımını teşvik edici ve yolcu kapasitesini artırıcı gerekli tedbirler alınır. Nüfusu yüz binin üzerindeki belediyelerce kent içi toplu taşımaya yönelik aşağıdaki uygulamalar yapılır:

a) Toplu taşıma sistemleri azami doluluğu sağlayacak şekilde işletilir. Bu kapsamda; sefer sıklığı, araç kapasitesi ve yolcu talebi dikkate alınır.

b) Toplu taşımada tüm ulaşım türlerinde ve ülke genelinde geçerli olacak şekilde akıllı kart uygulaması yaygınlaştırılır.

c) Toplu taşıma kullanımını ve yolculuk talep yönetimi sağlayacak fiyatlandırma teknikleri uygulanır; mesafe bazlı ücretlendirme tarifeleri, ekonomik aktarma bileti, günlük, haftalık ve aylık bilet uygulamaları geliştirilir.

ç) Toplu taşıma araçlarında ve duraklarda; hareket saatleri, güzergâhlar ve benzeri bilgilendirme panoları bulundurulur. Şehrin çeşitli merkezi yerlerinde güzergâhları, hatların duraklarını, aktarma noktalarını gösteren yönlendirme levhaları ile büyük ışıklı panolar konur. Halkın toplu taşımadan yararlanmasını kolaylaştıran akıllı duraklar yaygınlaştırılır.

d) Toplu taşımada öncelikli olarak hizmet kalitesi ve enerji verimliliği yüksek, çevre dostu alternatif yakıtlı araçların kullanımına öncelik verilir.

e) Elektrik motorlu toplu taşıma araçlarının frenleme enerjilerinden elektrik üreten tipte olanları tercih edilir.

f) Spor karşılaşmaları, miting, fuar, seminer ve sınav gibi toplu taşıma sistemlerinin kullanımını artıracak durumlarda ek seferler düzenlenir.

g) Toplu taşıma araçları için ayrılmış şerit ve yol uygulamaları yaygınlaştırılır.

ğ) Toplu taşıma araçlarının kullandığı anayol ve koridorlarda, dolmuş ve minibüs gibi ara taşıma araçları için durak sistemi geliştirilir, durak dışı duraklamalarına izin verilmez.

h) 1/7/2005 tarihli ve 5378 sayılı Engelliler Hakkında Kanunun gereklilikleri yerine getirilir. Engelli yolcuların toplu taşıma araçlarını kullanabilmeleri için, bu araçlarda, yolcu duraklarında, alt ve üst geçitlerde, asansör, eğimli geçitler ve benzeri yapılır. Engellilerin ulaşım araçlarına ve hizmetlerine erişiminin AUS ile kolaylaştırılması sağlanır.

ı) Toplu taşıma hizmetleri ile ilgili yolcu-km, araç-km, yakıt tüketimi ve diğer veriler toplanır, raporlanır, izlenir ve yapılan analiz sonuçlarına göre enerji verimliliğinin artırılması ve zararlı emisyonların azaltılmasına yönelik gerekli iyileştirme çalışmaları yapılır.

i) Raylı sistem, karayolu sistemi ve denizyolu sisteminin entegre ve etkin bir şekilde çalıştırılmasına yönelik planlama ve yatırımlar yapılır.

j) Toplu taşımada kullanılan lastik tekerlekli araçlarda yakıt verimlilik sınıfı yüksek lastikler kullanılır.

Trafik yönetimi ve bilgilendirme sistemleri

MADDE 14 – (1) Bakanlık, Emniyet Genel Müdürlüğü ve Belediyelerce, ulaştırma sistemlerinin hizmet kalitesini artırmak, ulaşımda etkinlik, verimlilik, güvenlik ve sürücülere kolaylık sağlamak için aşağıdaki faaliyetler yürütülür:

a) Seyahat talep yönetimi, 7/24 gerçek zamanlı trafik yönetimi, modlararası taşımacılık sistemi, değişken mesaj işaretleri, yatay ve düşey trafik işaretlemeleri ve denetleme sistemleri uygulamalarında işbirliği yapılır. Uygulamalarda ulusal ve uluslararası standartlara uygunluk aranır.

b) Ülke çapında ulaşım bilgilerinin ihtiyaç sahiplerine tek bir noktadan sunulması amacıyla geliştirilen Ulusal Ulaştırma Portalı güncel tutularak, yaygın kullanımını teşvik edici uygulamalar geliştirilir.

c) Kent merkezi girişlerine kurulacak yönlendirme sistemleri ile araçlar trafiği daha az yoğun güzergâhlara yönlendirilir.

ç) Hava tahminleri ve yol güzergâhında kurulu/kurulacak meteorolojik sensörlerden alınacak bilgiler analiz edilerek, sürücü bilgilendirme sistemleriyle yol kullanıcılarının bilgilendirilmesi ve gerekli tedbirlerin alınması sağlanır.

d) Seyahat öncesinde yolcu ve sürücülerin, zorunlu uygulamalar nedeniyle trafiğe geçici olarak kapatılacak veya kapatılan yollar ile alternatif ulaşım imkânları hakkında web ve mobil uygulamaları, radyo ve yol danışma merkezleri vasıtasıyla bilgi edinmeleri sağlanır.

e) Seyahat esnasında yol, trafik ve çevre şartlarına dair anlık gelişmeler gerçek zamanlı bilgilendirme sistemleriyle yol kullanıcılarına sunulur.

f) Sürücülerin bilgilendirilmesi için trafik radyosu, trafik anonsu, trafik programı, telematik sistemler, araç içi yerleşik ünite ve benzeri AUS yöntemleri kullanılır ve teşvik edilir.

(2) Nüfusu iki yüz elli bin ve üzerinde olan kentlerde belediyelerce; sorumluluk alanında bulunan yollara hitap eden, günün koşullarına uygun Trafik Yönetim Merkezi kurulur. Bu merkez vasıtasıyla kent trafiğinin gerçek zamanlı olarak izlenmesi ve yönetilmesi sağlanır. Bunun için gerekli izleme, algılama ve bilgilendirme sistemleri tesis edilir.

Sinyalizasyon sistemleri

MADDE 15 – (1) Şehir içi ve şehirler arası karayollarında trafik akımını yönetmek, trafik güvenliğini

artırmak, mevcut/planlanan karayolu ve karayolu elemanlarının kapasitesini maksimum düzeylerde kullanabilmek için oluşturulacak sinyalizasyon sistemleri KGM tarafından belirlenmiş/belirlenecek kriter, usul ve teknik esaslara uygun olarak yapılır.

(2) Sinyalizasyon sistemlerinde kullanılan malzemelerde; Trafik Sinyal Denetleyicileri-Fonksiyonel Güvenlik Kuralları için TS EN 12675, Trafik Kontrol Donanımı- Sinyal Lambaları için TS EN 12368 ve Yol Trafik İşaret Sistemleri için TS EN 50556 standartlarında belirtilen şartlar aranır.

(3) Ulaşımında trafik akışını düzenlemek üzere kullanılan sinyalizasyon sistemlerinde enerji tüketimini asgari seviyeye düşürmek amacıyla düşük enerji tüketimi olan sinyal verici lambaların kullanımına öncelik verilir.

(4) Özel ayrılmış yolu bulunan (tramvay, metrobüs) toplu taşıma sistemlerine sinyalize kavşaklarda, diğer trafik kollarının yoğunlukları da dikkate alınarak öncelikli geçiş hakkı verecek düzenlemeler yapılır.

(5) Sinyalize kavşaklarda yaşanan zaman kaybının azaltılması için trafik uyarımalı sinyalize sistemler kurularak sinyal optimizasyonu sağlanır.

(6) Kent içinde birbirine yakın kavşaklarda yeşil dalga sinyalizasyon sistemleri kurularak kesintisiz akım koridoru oluşturulur.

(7) Trafik güvenliği sağlanan kavşaklarda sağ koldan trafik yönünde ilerleyecek araçların kontrollü geçişine imkân tanıyan sistemlerin yaygınlaştırılması sağlanır.

(8) Sinyalize kavşaklarda Karayolları Trafik Yönetmeliğinin 141 inci maddesinde belirtilen araçlar için öncelikli geçiş hakkı tanınır.

Akıllı ulaşım sistemleri

MADDE 16 – (1) Bakanlıkça, çağın gereklerine uygun olarak ulaşım ve iletişimde, etkin, hızlı, akıllı, güvenli ve entegre yönetim sisteminin kurulabilmesi için;

a) Belirli terminolojiye ve standartlara uygun olarak AUS mimarisi oluşturulur. AUS'un kamu yararı gözetilecek tarzda serbest, adil ve sürdürülebilir bir rekabet ortamında yapılmasına ilişkin politika, strateji, usul ve esaslar belirlenir.

b) Enerji verimliliğini sağlayacak çevre dostu AUS uygulamalarının geliştirilmesi ve kullanımı teşvik edilir.

c) AUS ile ulaşımında elektronik ödeme sistemlerine ilişkin altyapı, şebeke, yazılım, donanım, hizmet gibi gerekli tüm yapıların ülke çapında entegre ve birlikte çalışabilirlik esaslarına göre kurulması, işletilmesi, yönetilmesi sağlanır.

ç) Elektronik ödeme ve araç tanımlama sistemlerinde, araçlara hızlı geçiş imkânı tanıyan ileri teknoloji ürünler tercih edilir.

d) Trafik yoğunluğu, araç tanımlama, akaryakıt tüketimi ve hava kirliliğinin izlenmesiyle ilgili verilerin toplanması, analiz edilmesi ve raporlanması sağlayacak AUS sistemlerin kurulması ve yaygınlaştırılması sağlanır.

Akaryakıt tüketiminin izlenmesi

MADDE 17 – (1) Karayolu ulaşımı için Emniyet Genel Müdürlüğü araç tescil belgesi bilgilerinden motor gücü, yakıt tipi, araç kategorisi ve model yılı verilerini; KGM ve Demiryolu Tren İşletmecileri araç-km, yolcu-km ve ton-km verilerini; Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu ise yakıt tiplerine göre aylık bazda yıllık toplam yakıt satış verilerini her yılın Mart ayında Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığına bildirir.

(2) Belediyeler; taksit, özel halk otobüsü, belediye otobüsü, dolmuş, metro, hafif raylı sistem, tramvay ve deniz yolu araç sayılarını, taşınan yıllık yolcu sayısını, yolcu-km, araç-km verilerini, raylı sistemlerin ve karayolları sinyalizasyon sistemlerinin işletilmesi için kullanılan yıllık yakıt ve elektrik miktarını her yılın Mart ayında Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığına bildirir.

(3) Şehirlerarasında çalışan otobüs şirketleri otobüs sayısını, yıllık yakıt tüketimi verilerini, yılda taşınan yolcu sayısını, yolcu-km verilerini; nakliye şirketleri araç sayısını, yıllık yakıt tüketimi verilerini, yılda taşınan yükü, ton-km verilerini toplar ve her yılın Mart ayında Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığına bildirir.

(4) Bakanlık; ulusal ve uluslararası gerekliliklere uygun olarak deniz araçları için yakıt tüketimi veri kayıt sistemini kurar ve yakıt tüketimini izler, yakıt tüketiminin ve emisyonların azaltılmasına yönelik önlemler alır.

(5) Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü; uluslararası gerekliliklere uygun olarak havayolu araçları için yakıt tüketimi veri kayıt sistemini kurar ve yakıt tüketimini izler. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından havayolu taşıyıcılarına emisyonların azaltılmasına yönelik bilgilendirme yapılır.

(6) Bakanlık, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı belediyelerle işbirliği yapmak suretiyle, illerin toplu taşıma sistemlerinin verimliliğini bir bütün olarak ve ayrı ayrı değerlendirir. Verimliliği düşük sistemlerin daha etkin hale getirilmesi için çözüm önerileri hazırlanır, bu amaçla kaynak sağlanması koordine edilir ve iyileştirme süreçleri takip edilir.

(7) Bakanlık ve Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığınca, ulaştırma sektöründe tüketilen akaryakıt miktarlarına ilişkin verilerin uluslararası düzeylerdeki gereksinimleri de karşılayacak şekilde sistemsel veya belirlenen format dâhilinde toplanması sağlanır. Veri gereksinimleri ile toplanan verilerin paylaşılması konusunda ilgili kurum/kuruluşlarla işbirliği sağlanır.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

Çeşitli ve Son Hükümler

Kentsel ulaşım planlaması

GEÇİCİ MADDE 1 – (1) 6 ncı maddedeki Kentsel Ulaşım Ana Planı ve 9 uncu maddedeki Otopark Ana Planı bu Yönetmeliğin yayımından itibaren üç yıl içerisinde ilgili belediyelerce hazırlanır.

(2) Bu Yönetmeliğin yayımlanma tarihinden önce Kentsel Ulaşım Ana Planı hazırlayan belediyeler, planlarını ilk beş yıllık yenileme süresi sonunda bu Yönetmelik ile uyumlu olacak şekilde revize ederler.

Yürürlükten kaldırılan yönetmelik

MADDE 18 – (1) 9/6/2008 tarihli ve 26901 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Ulaşımda Enerji Verimliliğinin Artırılmasına İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik yürürlükten kaldırılmıştır.

Yürürlük

MADDE 19 – (1) Bu Yönetmelik yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

Yürütme

MADDE 20 – (1) Bu Yönetmelik hükümlerini Ulaştırma ve Altyapı Bakanı yürütür.

[Eki için tıklayınız.](#)